
24


25
A371 PKJ
CHARADE
TURBO
A 371 PKJ


1984 RN 92
26


27

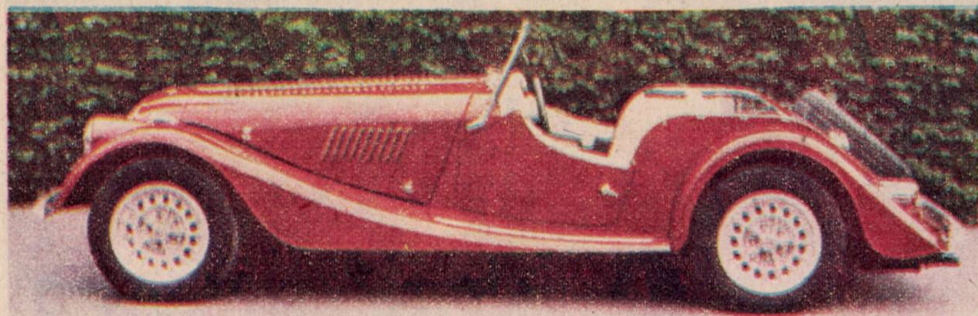
Biblioteca „ASTRA"
— SIBIU —

trepte. Frîne cu disc ventilate pe faţă şi tamburi pe spate şi servofrînă. Anvelope 175/65 R14H. Consum 6,2 l/100 km la o viteză constantă de 90 km/h, 7,9 l/100 km la 120 km/h şi 8,9 l/100 km în oraş. Dimensiuni: lungime 3,98 m, lăţime, 1,63, m. înălţime 1,38 m. Performanţe: acceleraţie de la 0 la 100 km/h în 9 secunde. Viteză maximă: 186 km/h.

27 ALFA ROMEO 33 — 4x4 — GIARDINETTA

Alfa 33 este o perfectă sinteză între conceptul funcţional al tracţiunii integrale, atît de practică în anumite ocazii, şi exigenţele cele mai elevate în domeniul confortului şi al designului. Este propulsată de un motor de 1490 cmc, cu 4 cilindri boxer. Putere maximă 85 C.P. la 5 800 rot/min. Cuplu maxim 12,3 kgfm la 3500 rot/min. Alimentarea prin carburator dublu corp. Cutia de viteze cu 5 trepte. Frîne cu disc pe roţile din faţă şi tamburi pe cele din spate şi servofrînă cu depresiune. Viteza maximă 165 km/h.

Grupaj realizat de George POPA



MORGAN PLUS 8

Acest mic spider englezesc de două locuri ascunde sub lunga sa capotă un puternic motor de 8 cilindri în V, de 3528 cmc. Are 155 C.P. la 5250 rot/min, alezaj x cursă 89x71 mm, raport de compresie 9,3:1. Acceleraţia de la 0 la 100 km/h în 8,5 secunde. Viteză maximă 210 km/h.



ALFA ROMEO SPIDER 2000

În ultima sa versiune, „întinerită", are un spoiler în partea din faţă şi deflector în partea din spate, ceea ce contribuie la mărirea portanţei la sol la viteze mari şi la îmbunătăţirea coeficientului aerodinamic. Sistemul de frînare este cu discuri pe toate cele patru roţi, cu modulator de frînare şi servo. Motorul — amplasat la partea din faţă, iar tracţiunea pe roţile din spate — are 4 cilindri în linie, 1948 cmc, 128 C.P. la 5300 rot/min, alezaj x cursă 80,0x88,5, raport de compresie 9:1. Pentru alimentare se folosesc două carburatoare cu dublu corp Solex C40. Cutia de viteze are 5 trepte. Acceleraţia de la 0 la 100 km/h în 10,5 secunde. Viteză maximă: 193 km/h.



VALEA DÎMBOVIȚEI

Dintre traseele turistice rutiere foarte uşor de realizat în condiţiile excursiei de sfîrşit de săptămînă, traseul Văii Dîmboviţei întruneşte toate sufragiile: un traseu relativ scurt (de mare frumuseţe peisagistică); locuri de popas în excelente condiţii: Popasul turistic Priseaca, Malu cu Flori şi, în apropiere, Hanul Rucăr; se află la mici distanţe de Tîrgovişte, Ploieşti, Piteşti şi Bucureşti; oferă posibilitatea continuării excursiei în zone de mare interes turistic: Rucăr - Podul Dîmboviţei - Peştera Dîmbovicioara - Dealul Sasului - Bran - Braşov; amatorii de drumeţii montane pot face ascensiuni. Drumurile naţionale care conduc spre Tîrgovişte şi în continuare spre Valea Dîmboviţei sînt şosele cu redusă intensitate de trafic comparativ cu D.N.1 sau D.N.2, mai ales la sfîrşit de săptămînă.

*
* *

Deoarece cel mai indicat loc de plecare înspre traseul propus este municipiul Tîrgovişte, recomandăm un scurt popas celor ce nu cunosc valoroasele obiective turistice ale vechii ce-

tăţi de scaun a Ţării Româneşti. Foarte pe scurt, deci: *„Parcul Libertăţii"* amplasat în centrul oraşului, în care este amenajată „Aleea poeţilor" (I. Văcărescu, Gr. Alexandrescu, I.H. Rădulescu, V. Cîrlova şi Smaranda Gheorghiu). Tot aici se află şi un important monument de arhitectură românească - al Mitropoliei - construit la finele secolului al XIX-lea de Lecomte de Nouy, după modelul celui construit de Neagoe Basarab în 1518-1523. *Muzeul de arheologie* (str. Muzeului nr. 4), *Muzeul tiparului şi al cărţii româneşti vechi* (str. Justiţiei nr. 3-5), *Casa memorială Gh. Petraşcu* (str. Narciselor 20), *Monumentul arhitectonic Stelea*, important prin faptul că a adus pentru prima oară în Ţara Românească elemente de arhitectură specific moldoveneşti (a fost ctitorit de V. Lupu) şi, bineînţeles, *Complexul muzeal „Curtea domnească"* (Cal. Domnească nr. 221), important ansamblu arhitectural medieval de mare valoare istorică şi artistică din sec. XIV-XVII. Remarcabile sînt *ruinele palatelor domneşti* şi, mai cu seamă, *Turnul Chindiei* şi *Monumentul lui P. Cercel* (sec. XVI) în care, la interior, se păstrează un remarcabil ansamblu de fresce brîncoveneşti.

Tîrgovişte-Stoeneşti. Pentru a pătrunde pe Valea superioară a Dîmboviţei, părăsim Tîrgoviştea şi pătrundem pe D.N.72A, drum de mare frumuseţe şi venerabilă vîrstă, deoarece înainte de construirea drumului de pe Valea Prahovei (actualul DN.1 Braşov-Predeal-Sinaia-Ploieşti) acesta era singurul drum de legătură dintre Transilvania şi porturile dunărene. Urmînd D.N.72A, după 4-5 km de rulaj traversăm, prin satul Priseaca, o frumoasă pădure de stejari (rest al întinşilor codri prin care Dîmboviţa şi-a croit drum spre cîmpie). În pădure puteţi înnopta la Popasul turistic Priseaca. După comuna Gheboeni (km 22,5), drumul naţional se îndrepta spre localitatea Voineşti (km 27), unul dintre cele mai de seamă bazine pomicole ale ţării.

La km 33, în comuna Gemenea, şoseaua trece pe malul vestic al rîului şi, de acum, intrăm în zona muntoasă a Văii Dîmboviţei. După traversarea satului Malu cu Flori (km 38) pătrundem în satul Cetăţeni (km 43), loc din care Valea Dîmboviţei se transformă într-un peisaj spectaculos, în care colţuri masive de stîncă răsar din desişul pădurii sau din rîul îmvolburat. În dreapta şoselei, la km 46, dincolo de rîu, se ridică muntele Cetăţuia. În această cea mai sălbatică parte a defileului vă recomandăm un popas: după traversarea rîului, pe malul său estic, urmînd drumul forestier ce intră pe Valea Chiliilor, veţi întîlni, săpate în gresia muntelui, urmele drumului antic şi medieval. Alături de el, arheologii au descoperit (sub ţancul denumit „Căciula lui Mihai") urmele unei aşezări dace datînd din veacul al III-lea î.e.n. - pînă în veacul al II-lea al erei noastre. Numeroasele amfore greceşti găsite aici conduc la concluzia că această aşezare a constituit un important nod comercial dintre aceste două zone geografice. Puţin mai jos de aşezarea dacă, pe terasa formată de stîncile Cetăţuiei şi malul Dîmboviţei veţi întîlni temeliile unor construcţii de cărămidă, care se presupune că ar aparţine Cetăţii Dîmboviţa, amintită în documente pînă în veacul al XVII-lea.

La km 47, versantul nordic al Cetăţuiei coboară într-o vale (denumită a lui Coman) de-a lungul căreia pătrunde în munte un drum forestier lung de 8 km. La capătul drumului începe o potecă care vă conduce pe Valea Olanelor şi pe coasta Marginii Domneşti, pînă pe Vîrful Românesc şi pe creasta masivului Leaota (cca 2 ore şi 30 minute de mers). Din Vîrful Românesc se poate coborî, într-o jumătate de oră, la cabana Leaota, spre satul Runcu şi Valea Ialomicioarei.

Revenind în D.N.72A şi începînd rulajul spre nord, dincolo de defileul Cetăţeni, Valea Dîmboviţei se lărgeşte în depresiunea Bădeni. La km 50, în dreptul Badenilor, pe platoul Mălăişte a şi-a aşezat Mihai Viteazul tabăra după victoria de la Călugăreni.

La km 53, în centrul Stoeneştiului, drumul se bifurcă: spre stînga se continuă un drum modernizat, care, după 17 km, vă conduce la Cîmpulung, iar spre dreapta, un drum pietruit (nerecomandabil pe vreme foarte rea) vă va conduce după 10 km în comuna Dragoslavele (D.N.73) şi, în continuare (pentru cine vrea să continue), după 17 km - Rucărul.

Liviu ŞERBAN

CĂILE DE ACCES SPRE VALEA DÎMBOVIŢEI

De la Bucureşti, prin Sos. Bucureştii Noi - Străuleşti - D.N.1A - comuna Mogoşoaia - Buftea pînă la km 39,5. De aici, pe D.J.711 prin Bilciureşti-Racoviţă-Tîrgovişte (drum modernizat dar rău întreţinut). Varianta a doua: Bucureşti- Şos. Chitilei - D.N.7 pînă la Bîldana, de unde intraţi pe D.N.71 pînă la Tîrgovişte. Din Piteşti - pe D.N.7 pînă la Găeşti şi apoi pe D.N.72 pînă la Tîrgovişte. Din Ploieşti, pe D.N.72 - Tîrgovişte.

LOCURI DE CAZARE pentru Valea Dîmboviţei: Popasul Priseaca - D.N.72A - km 6,5: cazare în căsuţe, loc pentru corturi sau rulote, loc de parcare, bufet. Popasul Malu cu Flori: D.N.72A - km 39. Cazare în căsuţe, loc de parcare, restaurant. Pentru cei ce doresc cazare de categ.I, recomandăm oprirea în Tîrgovişte.

DEFINIȚII

AUTOTURISM
— cutia de rezonanță a psihicului celui de la volan

BEȚIA VITEZEI
— nebunie voluntară pe patru roți

BUJIE
— informator al stării reglajelor și a motorului

CARBURATOR
— piesă plină de mistere și capricii

CORT
— colibă textilă pliantă, sprijinită pe bețe

CUTIE DE VITEZE
— treptele de scos „sufletul" motorului

DRUM
— martorul cinstit al accidentului de circulație

PNEU
— călciiul lui Ahile al automobilului

RADAR
— controlorul invizibil al vitezelor de circulație

RULOTĂ
— garsonieră de sezon pe două roți, la purtător

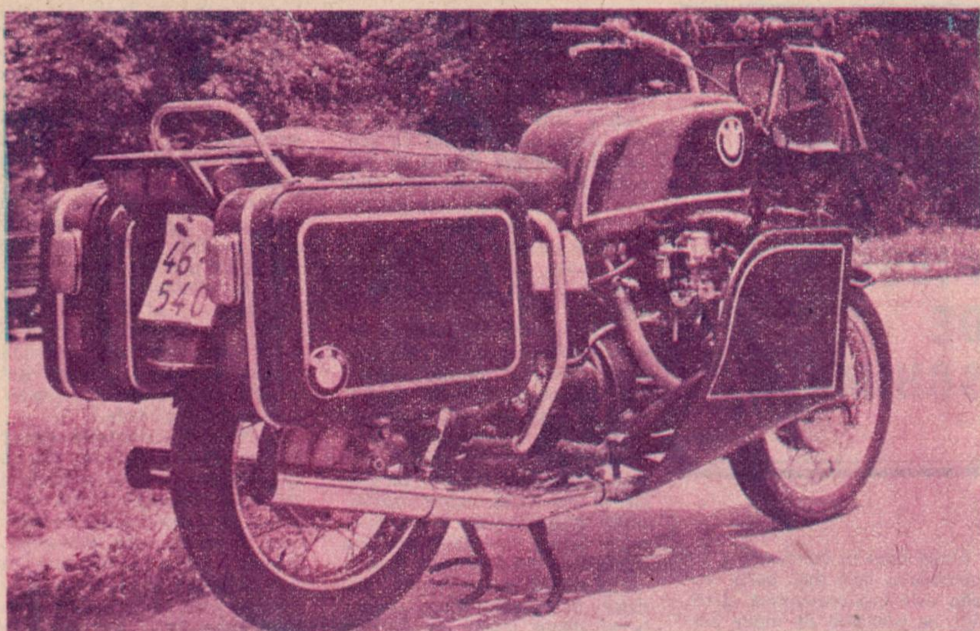
SUPAPĂ
— ventilul camerei de ardere

VOLAN
— „pîrghia" care scoate la suprafață (pentru unii) complexele de inferioritate.

AM CONSTRUIT O SUPERMOTOCICLETĂ

Motocicleta de care am fost foarte legat, o splendidă B.M.W. albă, a rămas azi doar o amintire frumoasă. „Ceva", trebuia să-i ia, totuși, locul... Cum am încetat de mult activitatea competițională, m-am gîndit la un „grand turism" de cilindree mare. Am renunțat însă la ideea de a repara un motor original, dar vechi, de motocicletă B.M.W. în favoarea adaptării unui motor nou de autoturism „Wartburg" pe cadrul acesteia. Mai corect spus „am adaptat întreaga motocicletă" la acest motor. Am început lucrul cu măsurarea cotelor de gabarit al motorului de Wartburg și reproiectarea cadrului motocicletei în funcție de aceste cote. Am desenat în cîteva variante forma „de gata" a întregii motociclete, din care am ales linia cea mai convenabilă ținînd bineînțeles seama de funcționalitate și design. De mare importanță și absolut necesară a fost confecționarea unei flanșe intermediare pentru a putea prinde cutia de viteze a motocicletei B.M.W., flanșă ce joacă rol și de fixare la cadru în partea superioară. În partea inferioară, motorul este așezat pe cadru prin intermediul unor ranforsări din țeavă sudată și a două tampoane elastice de „Dacia 1300". Rezervorul de benzină a suferit și el modificările ce se impuneau așezării deasupra fuliei pompei de apă și carburatorului. Sistemul de prindere adoptat este elastic datorită celor două arcuri demontabile în față și strîngerii la cadru pe o garnitură de cauciuc, prin două șuruburi încorporate. Un capac de benzină cu cheie tip „Skoda" și două embleme „B.M.W." în interiorul cărora am pictat un „W" alb-albastru cu semnificația „Wartburg", completează acest rezervor cu o capacitate de 30 l benzină.

Și șaua inițială a suferit modificări: a devenit demontabilă datorită a două balamale și a unei chei de portbagaj de „Lada" și în același timp foarte comodă pentru deplasările pe distanțe lungi, grație micilor spătare cu care am prevăzut-o. În față, motocicleta are un carenaj de protecție a radiatoarelor, ce încorporează în partea dreaptă un filtru de aer de „Dacia 1100". Acest carenaj se continuă spre spate într-o linie plăcută ce se termină cu o codiță pe care sînt montate lămpile de poziție și în care se găsesc releul-regulator de tensiune și blocul de siguranțe. Tot aici există un spațiu care conține trusa de chei și



cele necesare unei eventuale depanări. Lateral-spate, se pot fixa, cînd este nevoie, două valize de capacitate mare.

Au fost multe zile şi nopţi pline de muncă încordată, de frămîntări şi de speranţe, dar tot acest efort a fost încununat de succes. La realizarea acestei „supermotociclete" am fost ajutat de absolut toţi prietenii mei, între care doresc să-i menţionez aici pe V. Dinulescu, C. Scordaliu, V. Petrică, A. Badea, ing. G. Goia, oameni cu inimi şi mîini de aur, fără de care „Condor" ar fi rămas doar în stadiul de proiect.

FIŞĂ TEHNICĂ: Motor „Wartburg 353", 3 cilindri în linie cu ciclul de funcţionare în 2 timpi. Cap. cilindrică 992 cmc. 55 C.P. la 5.800 rot/min cu un cuplu motor de 10,5 kgfm la 3500 rot/min. Răcire cu pompă de apă, 2 radiatoare plasate frontal de o parte şi de alta a cadrului şi cu vas de expansiune aşezat sub şa. Cuplul motor deosebit de mare chiar şi pentru o motocicletă modernă de mare cilindree, asigură reprize impresionante chiar şi în treapta a 4-a a cutiei de viteze. Pentru îmbunătăţirea ţinutei de drum s-a adoptat un amortizor de direcţie „VW" şi s-a ranforsat cadrul. S-au păstrat roţile originale de B.M.W. cu pneuri „Continental" 3,50 x 18 faţă şi 4,00 x 18 spate. Cutia de viteze şi ambreiajul monodisc uscat al motocicletei de bază, oferă bune prestaţii în şosea. Transmisia prin ax cardanic cu un raport de 25/8 la roata din spate. Bordul, în afara kilometrajului mai conţine un turometru cu ceas electronic, indicatoare pentru temperatura apei, încărcarea bateriei, punctul mort în cutia de viteze, schimbarea direcţiei de mers, funcţionarea luminilor „stop" şi kilometrajul jurnalier. Bateria de 6 V şi 84 Ah asigură pornirea la demaror. Greutatea - 260 kg. Acest „touring", graţie grupului propulsor, dovedeşte remarcabile prestaţii sportive: viteza maximă 192 km/h, accelerînd de la 0-100 km/h în 5,6 sec. Consumul la viteza de 60 km este de 4,8 l/100 km.

Dan NĂSTASE





UN MINIMUM DE PIESE DE SCHIMB

După cum în conducerea automobilului cea mai bună metodă este cea preventivă, deoarece ne prezervă de multe evenimente neplăcute, uneori salvîndu-ne chiar viața, tot astfel în călătoriile cu autoturismul propriu, mai ales în cele peste hotare, prevederea care este mama înțelepciunii, trebuie să fie regula de bază în ceea ce privește dotarea cu un stoc minim de piese de schimb și materiale.

Aceasta nu înseamnă că trebuie să cărăm după noi un adevărat depozit, dar ca să nu ai o bujie sau un condensator la îndemînă echivalează cu o lipsă de prevedere care frizează inconștiența.

Părerile automobiliștilor în acest domeniu sînt destul de variate, iar discuțiile privind ce anume piese de schimb este bine să le ai pregătite în orice moment nu se vor încheia odată cu apariția acestui articol.

Trebuie, totuși, să admitem ideea că lipsa unei piese, de multe ori banală, poate deveni sursa unor mari necazuri.

Construcția automobilului are la bază, printre altele, și principiul greutății minime pentru o putere a motorului maximă, indicatorul kg/C.P. fiind edificator în ceea ce privește competitivitatea sa și reflectă fidel posibilitățile tehnico-economice ale uzinei executante, modul cum aceasta valorifică resursele sale posibile de concepție, tehnologie, testare etc.

Pentru ca un automobil să aibă o greutate cît mai redusă, atît elementele componente ale motorului, cît și ale celorlalte sisteme și mecanisme, precum și ale caroseriei, tapițeriei etc. se dimensionează strict funcție de anumite solicitări considerate normale pentru calcul. Avînd în vedere toate acestea, trebuie să admitem, volens-nolens, că șansele de scoatere din uz ale pieselor unui automobil sînt mult mai mari decît în cazul unui tractor, de exemplu, unde greutatea pe cal-putere are mai mică importanță, altele fiind criteriile care stau la baza concepției și execuției sale.

Nici un automobil, chiar și faimosul Rolls-Royce, nu este scutit de defecțiuni. Marile abandonuri din istoria curselor de formula 1, s-au datorat, mai ales, defecțiunilor imprevizibile. Dacă la aceste adevărate bijuterii tehnice, cărora le datorăm progresul în domeniul automobilistic, unde proiectarea, tehnologia, materialele, execuția, probele etc. sînt la cel mai înalt grad și cu cheltuieli exorbitante, apar defecțiuni care pot duce, uneori, la accidente fatale, ce să mai spunem de modestele mașini de mare și foarte mare serie (sute de mii sau chiar milioane de exemplare anual), unde atît piesele componente cît și asamblarea acestora se execută pe bandă, în flux continuu!

Tocmai ținînd seama de cele menționate, trebuie să admitem imposibilitatea atît a omului, cît și a mașinii-unelte de a atinge perfecțiunea în fabricația oricărei piese, cît ar fi aceasta de simplă, ceea ce nu înseamnă să renunțăm la perfectibilitate, la dorința de a lucra mai bine, mai repede, mai ieftin.

Fiabilitatea unui automobil se traduce cu acea însușire care ne face să contăm pe acesta, să avem încredere în el, fără ca într-o perioadă dată, și în anumite condiții de exploatare, să se producă defecțiuni.

De reținut este faptul că fiabilitatea automobilului depinde, ca la orice ansamblu, de altfel, de fiabilitatea elementelor componente.

În viața unui automobil se disting trei perioade și anume: 1. perioada defectelor precoce (early failures – în limba engleză); 2. perioada defectelor aleatorii (catastrophic failures); 3. perioada defectelor de uzură (wearont failures).

1. Perioada defectelor precoce începe de la primii kilometri parcurși cu automobilul încă nou și apariția acestor defecte, trebuie să recunoaștem, are întotdeauna un efect psihologic negativ cu toată simplitatea, de cele mai multe ori, a lor (șuruburi, piulițe și prezoane insuficient strînse, mecanisme sau sisteme necorespunzător reglate, piese de calitate slabă strecurate prin sita, uneori prea rară, a controlului de calitate etc).

Acestea sînt motivele pentru care orice automobil nou este pe o anumită perioadă de timp sau pe un parcurs limitat ca număr de kilometri, în garanție, timp în care i se fac pe lîngă reviziile planificate și obligatorii și orice remediere sau înlocuire gratuită de piese sau ansambluri defecte, cu condiția unei exploatări corespunzătoare.

2. Perioada defectelor aleatorii este caracterizată prin durata cea mai mare din totalul exploatării unui automobil și prin reducerea, de obicei, a defecțiunilor care, oarecum, sînt previzibile. Statistic a fost demonstrat că rata defectelor aleatorii sau accidentale este, în medie, constantă, ceea ce nu exclude posibilitatea apariției, totuși, și a unor defecte neprevăzute. Bazîndu-ne tocmai pe aceste constatări și concluzii, ca și pe propria noastră experiență, putem să ne pregătim din timp cu unele din piesele cu frecvență mai mare în ceea ce privește căderile (defectele).

3. Perioada defectelor de uzură este ultima în viața unui automobil și se caracterizează prin înmulțirea vertiginoasă a penelor datorită uzurilor normale (mecanice, abraziune, eroziune, termice, coroziune, oxidare, oboseală etc.) și de avarie (cînd jocurile dintre suprafețele în frecare depășesc limitele admisibile). În această situație, din motive tehnice și mai ales economice, este bine ca proprietarul respectiv să caute să scape, cît mai este posibil, de o asemenea pacoste pentru ca automobilul, sau mai bine zis ceea ce a mai rămas din el, să nu „sucombe" definitiv în curtea sa. În unele țări există adevărate cimitire de automobile vechi sau accidentate grav, scoase din uz, tocmai pentru motivul că repararea și întreținerea lor ar costa enorm, cheltuială nerațională și, deci, nerentabilă.

Din experiența acumulată de-a lungul anilor, în timpul cărora am parcurs circa un sfert de milion de kilometri, ca și din nenumăratele ocazii de a verifica atît pe propria piele, cît mai ales pe a altora, am văzut ce valoare poate avea pe arșiță sau pe

ger, pe vînt sau pe ploaie, în țară sau mai ales în străinătate, o piesă banală, căreia în alte condiții nu i s-ar fi acordat nici o importanță.

Iată dar de ce se consideră necesar ca să existe în portbagajul automobilului, în dulăpiorul montat în acest scop (vezi articolul din revista „Autoturism" nr. 11/1983) sau într-o lădiță (cutie) cîteva piese utile mai cu seamă în călătoriile mai lungi sau în excursiile peste hotare, cu ajutorul cărora să putem ieși dintr-o încurcătură.

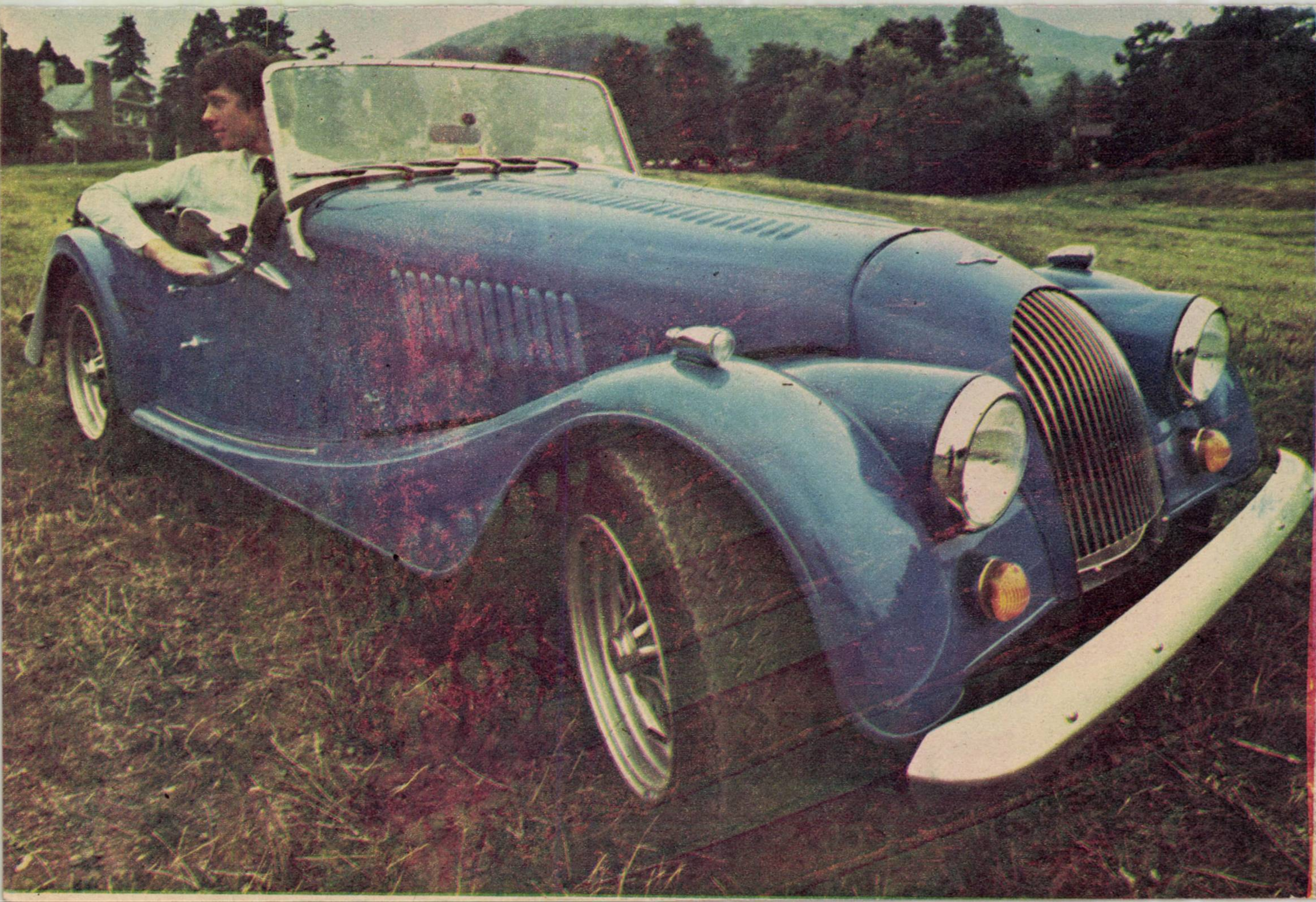
Mai ales în țările străine, unde marca automobilului cu care călătorim nu se comercializează, orice pană prilejuită de ruperea sau avarierea unei piese este echivalentă cu o catastrofă, lucru ușor de imaginat de altfel.

În acest context, cam așa ar arăta o listă cu piese de schimb și materiale care nefiind voluminoase nu ocupă un loc prea mare în portbagaj: bujii (un set), curea ventilator, capac distribuitor, rotor distribuitor, condensator, contacte platinate (un set), bobină inducție, becuri (1/2 set), siguranțe (2-3 buc.), diode alternator (un set), perii electromotor, bucșe electromotor, releu semnalizare, perii alternator, cablu ambreiaj, cablu accelerație, cablu kilometraj, membrană pompă benzină, simeringuri diverse (3-4 buc.), plăcuțe frînă, o bieletă, cui poantou, tuburi cauciuc carburator (1-2 buc.), garnituri pompă centrală de frînă (un set), garnituri cilindru receptor (1 set), garnituri pompă benzină, garnitură capac carburator, bucșe silens diverse (2-3 buc.), corp cu supape pompă benzină, inel susținere tobă, șurub aerisire etrier, garnitură chiulasă, cameră aer (1-2 buc.), ferodouri pentru discul de ambreiaj și tamburi frînă (și niturile respective), ventile (2-3 buc.), căpăcele (2-3 buc.), rotule (2 buc), cîțiva metri de cablu lițat, o rolă izolierband, lavete, leviere, pompă de aer, diverse scule etc.

Lista prezentată nu este exhaustivă, ci poate fi îmbunătățită funcție de experiența conducătorului auto, vechimea automobilului, gradul de prudență, posibilități materiale și, de ce nu?, și de dorința de întrajutorare a vreunui coleg de trafic mai puțin experimentat sau mai parcimonios, căruia îi lipsește momentan piesa respectivă și a rămas în pană și la cheremul celorlalți automobiliști. De asemenea, această propunere de rezervă de piese de schimb poate fi adaptată și ajustată după vederile personale; excesele ca și economiile prea stricte nefiind niciodată bune.

ing. Constantin O. MICLESCU

Biblioteca „ASTRA"
— SIBIU —



autoturism

REVISTĂ EDITATĂ DE AUTOMOBIL CLUBUL ROMÂN

AUTOTURISM SERVICE

actualitatea A.C.R.

ANCHETE ȘI DEZBATERI

meridiane

EDUCAȚIE, CIVILIZAȚIE, PREVENIRE

SPORT

SFATUL SPECIALISTULUI

DIALOG

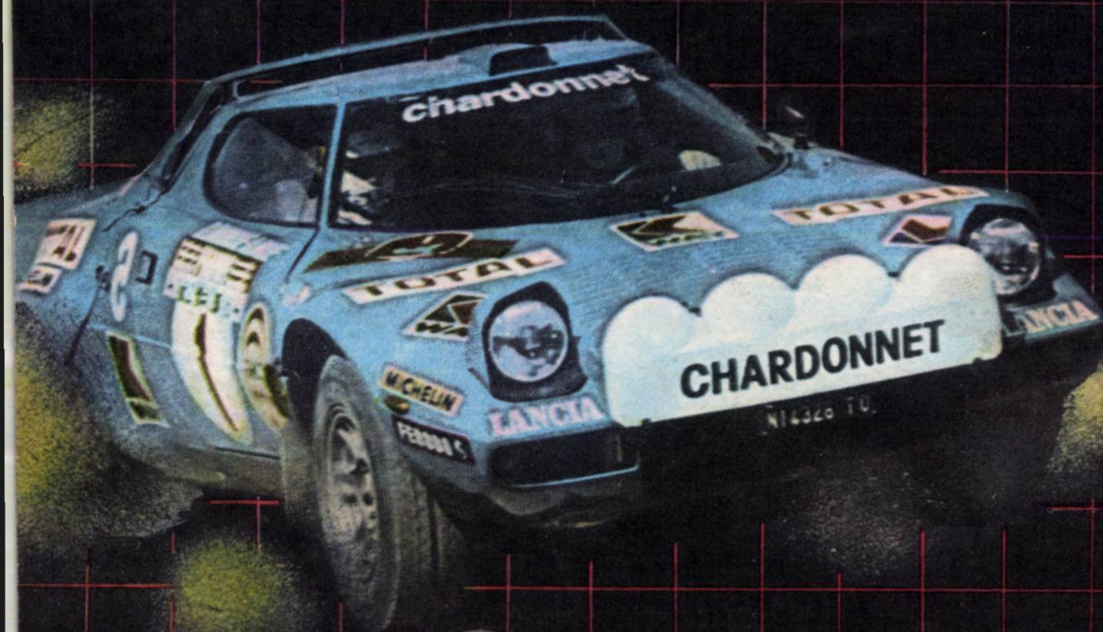
JURISTUL **A.C.R.** VĂ INFORMEAZĂ



ABONAMENTELE SE FAC LA OFICIILE POȘTALE, PRIN FACTORII POȘTALI ȘI DIFUZORII DIN ÎNTREPRINDERI ȘI INSTITUȚII.

CITITORII DIN STRĂINĂTATE SE POT ABONA PRIN ROMPRESFILATELIA — SECTORUL EXPORT-IMPORT-PRESĂ P.O. BOX 12 201, telex 10376, PRESFIR BUCUREȘTI, CALEA GRIVIȚEI NR. 64—66.

ALMANAH AUTO 1985





Lei 20

almanah auto 1985